A LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA Y MINAS
MINISTERIO DE INDUSTRÍA Y ENERGÍA

D/Dª.……………………………………………………………………………..., mayor de edad, provisto de DNI número ____________, en calidad de representante de la entidad_________________________________, con número de CIF__________, con domicilio a efecto de notificaciones en _______________________________________, ante esa Dirección comparece y como mejor proceda, **EXPONE:**

Que, mediante el presente escrito viene a interponer ***RECURSO DE ALZADA*** conforme a lo dispuesto en el artículo 114 y 115 la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo contra la Resolución de 4 de mayo de 2012 de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se otorga a Compañía Transportista de Gas Canarias, S.A. autorización administrativa para la construcción de una planta de recepción, almacenamiento y regasificación de gas natural licuado en el término municipal de Granadilla (Tenerife), publicado en el B.O.E. número 145 de fecha 18 de junio de 2012, al hallarla absolutamente ajena a Derecho con arreglo a los siguientes:

HECHOS

PRIMERO.- El 20 de julio de 2000 la empresa Compañía Transportista de Gas Canarias S.A., en adelante GASCAN solicitó autorización administrativa para la construcción de una planta de recepción, almacenamiento y regasificación del gas natural licuado a ubicar en el Puerto Industrial de Granadilla.

SEGUNDO.- La industria pretendida no respeta la normativa aplicable en materia de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas, carece de informe sobre la afectación del tráfico aéreo, y sobre la peligrosidad expresa de las instalaciones en relación con los núcleos poblacionales y turísticos cercanos, no respeta las específicas condiciones metereológicas de la zona, y en concreto la intensidad de los vientos que imposibilitan las tareas de carga y descarga, y la maniobrabilidad de los barcos, y finalmente afecta al desarrollo de energías renovables en la zona.

TERCERO.- El actual inicio de ejecución de la Obra del Puerto Industrial ha sido denunciada penalmente ante la Fiscalía de Medio Ambiente en Santa Cruz de Tenerife por delito relativo a la ordenación del territorio y el urbanismo, la protección del Patrimonio Histórico y el Medio Ambiente, título XVI del Código Penal, ya que su ejecución está produciendo daños irreparables en la flora, fauna y hábitat marinos y costeros del municipio de Granadilla.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I.- La resolución (o acto) que se impugna es susceptible del recurso de alzada al no poner fin a la vía administrativa tal y como se establece en el art.107.1 y 114 de la ley 30/19992 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

11.- El órgano competente para conocer y resolver es el órgano superior jerárquico de aquél que dictó la resolución (o acto), o en este caso del que debió dictar la Resolución.

III.- El recurrente goza de legitimación para la interposición del recurso al tener la condición de interesado.

IV.- En cuanto al fondo del asunto, las condiciones de partida existentes así como la tramitación administrativa infringen la Ley 34/1998 de 7 de octubre del Sector de Hidrocarburos, el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural, vulnera el Reglamento de Actividades Nocivas, Insalubres, Molestas y Peligrosas por el incumplimiento de las condiciones de seguridad para una instalación de las características pretendidas, admite datos inciertos en cuanto a las condiciones ambientales y poblacionales que deben de tenerse en cuenta para valorar distancias e impactos y vulnera el Real Decreto 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves.

La Resolución recurrida además infringe

- La Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011 relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (texto codificado que refunde en un único texto legal las Directivas D 85/337/CEE, D 97/11/CE, D 2003/35/CE y D 2009/31/EC).
- La Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001 relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (DOCE núm. L 197, de 21 de julio de 2001).
- Y la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales.

También resulta expresamente vulnerada la *Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, en la redacción dada por la Ley 6/2010, de 24 de marzo.*

Que las antedichas vulneraciones e infracciones se fundamentan en los siguientes aspectos:

PRIMERO.- Infracción de la normativa aplicable en materia de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas en cuanto a las distancias mínimas de separación entre las instalaciones y los núcleos de población con grave riesgo para la seguridad y salud de las personas.

La ubicación de la planta Regasificadora no respeta los límites mínimos de distancia que para la seguridad y protección de la salud de la población previene el artículo 4 (al final) del Real Decreto 2414/1.961. de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas y que dispone que”(…) En todo caso, las industrias fabriles que deban ser consideradas como peligrosas o insalubres, sólo podrán emplazarse, como regla general, a una distancia de 2.000 metros a contar del núcleo más próximo de población agrupada”. Cierto es que la empresa GASCAN ha presentado cartografía que afirma que la ubicación de las instalaciones de una planta de recepción, almacenamiento y regasificación de gas natural licuado, se encuentra superior a la distancia mínima exigida (2.000 metros), pero no se hace constar que dicha cartografía se ha verificado por los organismos pertinentes, y de hecho no coincide ni con los datos de población agregada actuales, ni con la previsión de poblamiento a corto plazo según planeamiento.

Afirmamos en este sentido que el núcleo urbano de "La Caleta", se encuentra a 1.600 metros de distancia y, que el pueblo de San Felipe-Las Maretas esta situado a 1.800 metros de distancia de la ubicación de la planta Refasificadora. Esto hace necesario un análisis pormenorizado que determine la distancia real, que caso de ser inferior a 2.000 metros, se ha incurrido en fraude de ley, por parte de la empresa autorizada, al presentar cartografía que no se ajusta a la realidad.

Según el reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas, aprobado por Decreto 2414/1961, de 30 de noviembre, a la planta Regasificadora le serían de aplicación las cuatro categorías que se recogen en el artículo 3º:

- **Molestas**: Serán clasificadas como "molestas" las actividades que constituyan una incomodidad por los ruidos o vibraciones que produzcan o por los humos, gases, olores, nieblas, polvos en suspensión o sustancias que eliminen.

- **Insalubres**: Se calificarán como "insalubres" las que den lugar a desprendimiento o evacuación de productos que puedan resultar directa o indirectamente perjudiciales para la salud humana.

- **Nocivas**: Se aplicará la calificación de "nocivas" a las que, por las mismas causas, puedan ocasionar daños a la riqueza agrícola, forestal, pecuaria o piscícola.

- **Peligrosas**: Se considerarán "peligrosas", las que tengan objeto fabricar, manipular, expender o almacenar productos susceptibles de originar riesgos graves por explosiones, combustiones, radiaciones u otros de análoga importancia para las personas o bienes.

Se trataría de una actividad **molesta** porque en la combustión se generan gases y en su uso cotidiano generan ruidos. Gases que favorecen el incremento de la ya alta tasa de contaminación ambiental que se tiene en Canarias y, ruido que influye negativamente en la salud de las personas.

Se trataría una actividad **insalubre** porque desprende productos tóxicos al aire, que con el viento de la zona los trasladaría a varias partes de la geografía Canaria.

Se trataría de una actividad **nociva**, porque en el entorno se desarrollan actividades industriales, comerciales, turísticas y de transporte que suponen un importante sector económico de la actividad municipal, insular y autonómica, que se verían afectadas por las condiciones de insalubridad y peligrosidad de estas instalaciones.

Se trataría de una actividad **peligrosa** porque es necesaria la manipulación y almacenamiento de productos que pudieran ocasionar explosiones, combustiones o una importante contaminación, tanto en el aire, como hídrica en caso de vertido accidental al suelo y/o al mar.

Cabe destacar en este punto, que independientemente de haber corroborado la cartografía presentada por GASCAN, se tiene que tener en cuenta que el futuro Puerto Industrial de Granadilla (aún en proceso de construcción), se ubica en el polígono Industrial de Granadilla, donde existen ubicadas varias empresas de distintas actividades (Comerciales, industriales, transformadores…), cuyo personal se vería afectado por los efectos que contempla esta norma. Recordemos que la norma esta diseñada para preservar la salud y la integridad física de las personas, por lo que no sólo debe aplicarse a grupos poblacionales, sino a la concentración de personas en su entorno.

No se ha previsto en modo alguno la exigencia a las empresas instaladas en el polígono industrial y, las que en el futuro se instalen, **ninguna medida adicional de seguridad, ni planes de evacuación, por lo que su personal laboral (cuyo número es superior a algunas poblaciones agrupadas)**, personal que se vería directamente perjudicada de manera muy grave por la instalación de una planta Regasificadora, ante la peligrosidad que esta tiene. A esto hay que añadir que las empresas instaladas en el polígono industrial de Granadilla y, las que se pretendan instalar, deben contar con una red de transporte, tanto para suministrarse como para distribuir sus productos y servicios, lo que hace que el número de personas que pudiesen estar en el área de afección de la planta regasificadora aumente, viéndose afectadas por los efectos nocivos de las instalaciones para las cuales se le ha otorgado autorización administrativa.

También hay que tener en cuenta que a escasa distancia se encuentra la autopista TF1, la cual soporta una gran cantidad de tráfico, al ser la que comunica el sur de la isla con la ciudad de Santa Cruz de Tenerife (Capital de la isla) y, que a lo largo de la misma se encuentran distintos núcleos urbanos, de atracción turística. Actividad turística que es el principal motor económico de la isla y de Canarias, siendo el sur de Tenerife, el lugar de mayor concentración de centros destinados al alojamiento y ocio, por lo que la afección a la salud e integridad de los viandantes es notoria. Por lo que es entendible que la aplicación del Real Decreto 2414/1.961 de 30 de noviembre, deba ser tenida en cuenta en este aspecto.

SEGUNDO.- Falta de informe o análisis sobre la afección al tráfico aéreo, y peligrosidad de las instalaciones.

A ocho kilómetros de distancia, aproximadamente, de donde se prevé la construcción de una planta de recepción, almacenamiento y regasificación de gas natural licuado, según resolución de 4 de mayo de 2012, de la Dirección General de Política Energética y Minas, objeto del presente recurso de alzada, se encuentra el aeropuerto internacional Tenerife Sur (Reina Sofía), sin que se haya hecho constar que influencia tiene la construcción de una planta regasificadora en el desarrollo de la actividad aérea y, en el trabajo desarrollado en tierra, por el personal adscrito al aeropuerto.

El gas natural licuado (GNL) es una sustancia extremadamente inflamable y explosiva. El GNL es uno de los explosivos no nucleares más potente que se conoce. El GNL, en caso de fuga de los tanques de los barcos metaneros, puede, por una parte, transformarse en vapor, generando una "nube" pesada que se extenderá a merced del viento (de la intensidad y fuerza se expondrá mas adelante, por su gran importancia), y que en caso de encontrarse con cualquier chispa (generada por ejemplo en cualquier proceso eléctrico, encendido de una bombilla, interruptor, arranque de un motor) o una pequeña llama se inflamará generando una nube de fuego que calcinará todo lo que se encuentre a su paso. Es más, está comprobado por los laboratorios de las propias empresas gasistas, que en determinadas circunstancias climatológicas, en conjunción con la cantidad del escape, el GNL pude llegar a inflamarse por sí solo sin necesidad de ignición externa. En condiciones ambientales, la mezcla de aire y gas natural es inflamable cuando el contenido de gas natural está comprendido aproximadamente entre el 5% y el 15% en volumen del aire.

Es de extrema importancia la incidencia sobre el tráfico aéreo y, sobre las actividades realizadas en tierra firme, dependientes del aeropuerto, puesto que es éste la entrada de la mayoría de turistas que visitan la isla, motor económico de la isla y de Canarias, por lo que debería estar completamente garantizado su seguridad y, planes de evacuación para el personal y usuarios, cuestión que no se explicita en la resolución y, aunque así fuese sería perjudicial para el futuro económico y, por ente, social de la isla y de Canarias.

Es considerada de relevante el destacar la peligrosidad de este tipo de instalaciones, cuando en un espacio corto de terrenos se dispone de varios núcleos poblacionales, un aeropuerto internacional, un polígono industrial en crecimiento y desarrollo y, la cercanía a los centros turísticos más importantes de la isla.

Otro riesgo posible de inflamación del GNL viene determinado por la concurrencia del fenómeno conocido como BLEVE, que es el acrónimo en inglés de “boiling liquid expanding vapour explosion” (explosión de vapores que se expanden en líquidos en ebullición). Este tipo de explosión es la que puede ocurrir en los tanques de los metaneros o de las regasificadoras que almacenan gases licuados, al sobrecalentarse en caso de incendio en el exterior de los mismos.

Por otra parte, al margen de su extremada inflamabilidad, el GNL al transportarse a tan bajísima temperatura, está sujeto, en caso de que por una rotura del tanque de transporte se vierta al agua, a un proceso físico denominado “transición de fase acelerada”, conocido por sus siglas en inglés, RPT (Rapid Phase Transition). El GNL a -161º C, en caso de vertido, al ponerse en contacto con el agua del mar, pasaría rápidamente del estado líquido al gaseoso. Pues bien, en este rápido proceso de cambio de fase, el GNL se muestra increíblemente explosivo. Un pequeño vertido de unos simples cientos de litros puede provocar una fuerte explosión que a su vez puede dañar la estructura del buque, generando así un vertido mayor, y con ello una

deflagración mayor, en un proceso en cadena que además se vería agravado por la ignición del gas que no hubiera explotado. Un verdadero infierno.

De cuanto antecede se deduce que los procesos más peligrosos en el transporte del GNL son indudablemente la carga y la descarga de los metaneros, pues son los momentos en los que más factores externos intervienen. Fallos humanos, técnicos, colisiones entre buques, vendavales, terremotos, podrían producir que se desencadenara en el proceso de carga o descarga un vertido suficientemente significativo de GNL para que la explosión subsiguiente originara una tragedia incontrolable.

De producirse un derrame con inflamación de todo la carga (entre 120 y 200 millones de litros) se produciría una nube de fuego que arrasaría, incendiando todo a su paso, unas 4.500 hectáreas entorno al barco siniestrado. Partiendo de que el radio destructivo de la bomba de Hiroshima fue de 1,6 km, la deflagración o el incendio de todo el gas transportando en un metanero equivaldría a entre 20 a 30 bombas nucleares como la de Hiroshima, según el tamaño del barco y la cantidad de carga derramada. Como es fácil de suponer, ningún equipamiento de prevención podría controlar un incendio y/o explosión de GNL de tales dimensiones.

Estos argumentos coinciden con las conclusiones del estudio realizado por el Pentágono de Estados Unidos en 2001, donde se afirma que la nube inflamable podría llegar a los 20 kilómetros, con sólo el 9% de la carga derramada, causando quemaduras de tercer grado, sin que ningún equipamiento de prevención pueda vencer al enorme fuego del G.N.L.

También en los estudios de la Comisión de Energía de California del G.N.L., en 2003, ultima que en la explosión de un barco metanero su nube inflamable se extendería 48 kilómetros.

Otro de los grandes debates de todos los expertos en la seguridad del G.N.L., es que las plantas regasificadoras son objetivos principales para actos terroristas, sin que se haga mención al tema, en la resolución, ni que medidas se toman al respecto, si es que existen medidas preventivas.

Se reitera la importancia de que se esta hablando de una isla, en un espacio con concentración poblacional muy importante, con una actividad turística muy importante, con un alto tráfico aéreo, sin que tal importancia se transmita en la resolución de autorización administrativa para construcción de una planta de recepción, almacenamiento y regasificación de gas natural licuado en el término municipal de Granadilla (Tenerife).

La afección a personas, caso de accidente, es muy elevado, pues estaríamos hablando de núcleos poblacionales afectados como El Médano, con una población censada de 9.000 personas, pero con un atractivo que le hace incrementar sustancialmente ese número y, que esta a 4.000 metros de distancia de donde se pretende ubicar la plata regasificadora; San Isidro, situado a 6.000 metros de distancia de donde se va a ubicar la planta regasificadora, con una importante actividad comercial y residencia, donde esta censado el 40% de toda la población de Granadilla, al que hay que sumarle el personal laboral de la gran importante actividad empresarial desarrollada en la zona; Personal del Aeropuerto y visitantes, que se encuentran a 8.000 metros de distancias, otros núcleo poblacionales de menor concentración residencial, el personal que desempeña su trabajo en el polígono industrial de Granadilla, que se encuentra dentro del área de 2.000 metros de la ubicación de las instalaciones, objeto del presente recurso y, el tráfico rodado de la TF1, por lo que el daño directo en caso de accidente, afectaría a decena de miles de personas.

La argumentación de la peligrosidad de estas instalaciones esta destinada a exponer la falta de la aplicación de la directiva 96/82 CE del consejo, de 9 de diciembre de 1996, relativa al control de los riegos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. Concretamente los estados miembros velarán por que el industrial cumpla con la obligación de presentar un informe de seguridad que tenga por objeto:

- ✓ Demostrar que se ha establecido una política de prevención de accidentes graves y un sistema de gestión de la seguridad.
- ✓ Demostrar que se han identificado los peligros de accidente grave y que se han tomado las medidas necesarias para prevenirlos y para limitar sus consecuencias.
- ✓ Demostrar que el diseño, la construcción, la explotación y el mantenimiento de toda instalación, zona de almacenamiento, equipos e infraestructura ligados a su funcionamiento y que estén relacionados con el peligro de accidente grave en el establecimiento, presentan seguridad y fiabilidad suficientes.
- ✓ Demostrar que se han elaborado planes de emergencia internos.
- ✓ Facilitar los elementos que posibiliten la elaboración del plan externo.
- ✓ Garantizar información suficiente a las autoridades competentes.

TERCERO.- No se contempla los vientos reinantes en la zona, que imposibilitan las tareas de carga y descarga.

La tabla 1 expresa la media anual en porcentaje de días al año de los datos registrados en la Estación del Aeropuerto Reina Sofía para un total de 3.315 días tomados desde enero de 1995 hasta enero de 2004 y la misma media anual en porcentaje de días al año para los datos registrados en la Estación meteorológica de Puertos del Estado en Granadilla, justo el lugar donde están realizándose las obras de construcción del puerto, para un total de 805 días correspondientes a los años 1998, 1999 y 2000.

<table>
<tr><td colspan="5">TABLA 1: FUERZA DEL VIENTO REGISTRADO EN ESTACIONES METEOROLÓGICAS CERCANAS A LA UBICACIÓN DEL PUERTO DE GRANADILLA (valor en porcentaje de días al año)</td></tr>
<tr><td>Viento</td><td colspan="2">Estación Aeropuerto Reina Sofía</td><td colspan="2">Estación Puertos del Estado en Granadilla</td></tr>
<tr><td>Fuerza 4 o menos</td><td colspan="2">17,56 %</td><td colspan="2">20,03 %</td></tr>
<tr><td>Fuerza 5</td><td colspan="2">21,86 %</td><td colspan="2">19,50 %</td></tr>
<tr><td>Fuerza 6</td><td>28,96 %</td><td rowspan="6">Fuerza 6 o más: <u>60,58% del año</u></td><td>30,93 %</td><td rowspan="6">Fuerza 6 o más: <u>59,75% del año</u></td></tr>
<tr><td>Fuerza 7</td><td>21,07 %</td><td>22,36 %</td></tr>
<tr><td>Fuerza 8</td><td>8,82 %</td><td>5,84 %</td></tr>
<tr><td>Fuerza 9</td><td>1,32 %</td><td>0,62 %</td></tr>
<tr><td>Fuerza 10</td><td>0,38 %</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Fuerza 11</td><td>0,03 %</td><td>-</td></tr>
<tr><td colspan="5">Fuente: Dictamen Pericial</td></tr>
</table>

TABLA 2: EQUIVALENCIA DE MEDIDAS CON LA ESCALA DE BEAUFORT		
Beaufort	**Nudos**	**Metros/segundo**
Fuerza 4	13	6,99
Fuerza 5	19	9,77
Fuerza 6	24	12,35
Fuerza 7	30	15,43
Fuerza 8	37	19,03
Fuerza 9	44	22,64
Fuerza 10	52	26,75

TABLA 3: LÍMITES DE OPERACIÓN PARA LOS BUQUES GASEROS ESTABLECIDOS POR ALGUNOS PUERTOS ESPAÑOLES POR MOTIVOS DE SEGURIDAD	
PUERTO	**VIENTO LÍMITE**
Huelva	Fuerza 4
Barcelona	Fuerza 4
Ferrol	Fuerza 5
Sagunto	Fuerza 5
Bilbao	Fuerza 5
Fuente: Dictamen pericial	

MANIOBRABILIDAD DE LOS BARCOS DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LAS CONDICIONES DE VIENTO DESCRITAS

a. En relación con la entrada de los buques gaseros y su permanencia en puerto

Un barco de transporte de gas natural, de dimensiones medias, no puede alcanzar la fuerza de tiro necesaria, tanto cargado como sin carga, para igualar la fuerza del viento correspondiente a un viento de Fuerza 6 y superiores según la Escala de Beaufort, quedando también la permanencia en puerto de dicho barco gasero en peligro existiendo el riesgo de rotura de cabos y la consecuente situación de barco sin gobierno dentro de la dársena.

Esta afirmación coincide con lo expresado por Puertos del Estado en el documento “Recomendaciones para obras marítimas ROM 3 1-99” cuando se refiere a la maniobra de cualquier tipo de buque de gran obra muerta (como es el caso de los gaseros), para los que indica que deben maniobrar con vientos de como máximo Fuerza 5 en Escala de Beaufort.

Los vientos de Fuerza 5 marcarían el límite operativo de este barco gasero de dimensiones tipo que aún en estas condiciones, precisaría de al menos dos remolcadores tractor de 70 toneladas de tiro y otros dos de 50 toneladas de tiro para garantizar la realización de la delicada maniobra de ciaboga en condiciones de seguridad. Con vientos de fuerza 4 tampoco habría problemas de maniobra ni de permanencia en puerto, si bien deberán también ser utilizados los 4 remolcadores anteriormente indicados.

b. <u>En relación con la salida urgente a mar abierto del buque gasero</u>

Además de poder maniobrar en condiciones de seguridad, un barco gasero debe poder contar con la posibilidad de abandonar el puerto de forma rápida para alejarse de la planta en el menor tiempo posible y así, en caso de accidente, evitar el posible efecto dominó entre las instalaciones en tierra y el buque cargado.

En efecto, la Organización Internacional del Gas (IGU, Internacional Gas Union), en su publicación "Safety and Technology Developments in LNG Terminals and Vessels", punto 4.7.2, dice lo siguiente:

"Se tendrán en cuenta las condiciones medio ambientales de la zona y la posible evacuación del buque en caso de emergencia. El Terminal estará orientado de forma tal que el buque pueda abandonarlo con un mínimo de asistencia y orientando el buque hacia la entrada del puerto o hacia el mar para facilitarle una ruta rápida a mar abierto"

La Norma UNE- EN 1532, que se ocupa de las relaciones entre la planta y los buques que en ella descargan, va más lejos pudiendo leerse en su apartado 9.2.1:

En referencia al emplazamiento del muelle de atraque se deberá tener en cuenta que *"deberá tener espacio libre para el buque con el fin de que pueda abandonar el muelle sin ayuda ajena".*

Esto implica que debe garantizarse que el gasero que atraque en el Puerto de Granadilla tenga garantías de poder abandonar las instalaciones en el menor tiempo posible y por sus propios medios, es decir, SIN AYUDA DE REMOLCADORES. Por este motivo los barcos gaseros tampoco podrían cumplir con las condiciones de seguridad exigibles, al menos, en situaciones de fuerza 5, donde se encontrarían en su límite operativo y precisarían de la ayuda de los remolcadores.

Por todo ello, los barcos gaseros sólo podrían abastecer la planta regasificadora en condiciones de seguridad a través del Puerto de Granadilla un 20% del año (ver tabla1).

El Dictamen Pericial encargado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias y Puertos del Estado advierten que **no sería posible la maniobra ni la permanencia en puerto de un buque gasero en condiciones de vientos de fuerza 6**. Estos vientos se alcanzan un 60% de los días del año en la zona del Puerto de Granadilla (ver tabla 1).

La Organización Internacional del Gas y la Norma UNE-EN 1532 advierten que **un barco gasero debe poder abandonar el puerto de forma rápida por sus propios medios** de manera que, en caso de accidente, pueda evitarse su propagación entre las instalaciones en tierra y el buque cargado.

Tanto el Dictamen Pericial como Puertos del Estado coinciden al indicar que el límite de operación de un barco gasero se alcanza con vientos de fuerza 5 (un 20% del año en el litoral de Granadilla). El Dictamen realizado por el capitán de la marina mercante llega más lejos y advierte que **con fuerza 5 es necesario el uso de remolcadores** para garantizar la seguridad en la maniobra y atraque del gasero en el Puerto, por lo que el barco no podría abandonar el puerto de forma rápida por sus propios medios en caso de accidente. Estas indicaciones se están aplicando en los Puertos de Barcelona, Huelva, Sagunto, Ferrol o Bilbao (ver tabla 3).

A tenor de la información expuesta **SE CONCLUYE que el Puerto de Granadilla NO RESULTA APTO para acoger barcos gaseros** al no ser posible garantizar las condiciones de seguridad por las características climatológicas que presenta la zona en UN 80% DEL AÑO.

En consecuencia, **resulta INADECUADA la construcción de una planta regasificadora en las inmediaciones del citado puerto** al no quedar garantizado el suministro del recurso que precisa para el ejercicio de su actividad.

La zona donde se prevé la instalación de la planta Regasificadora es un lugar donde la fuerza del viento hace imposible la maniobrabilidad de buques de peso.

Esta afirmación esta recogida en el estudio pericial realizado por Don Fernando Lucas Correa Hernández, capital de la Marina Mercante, número 10491 y colegiado número 6355, el cual fue designado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, como perito para el procedimiento ordinario 0000216/2005.

CUARTO.- La reducción del presupuesto de la instalación no se argumenta lo suficiente.

Sorprende que sólo se mencione que en el plazo de dos años, el presupuesto de ejecución de obras se haya reducido un 21,42%, pasando de 345.500.000 de euros a 271.500.000 euros. Dada la importancia del proyecto y la peligrosidad de la actividad a la que se dedica, debe ser justificada que la elevada disminución del presupuesto descrita no implica una alteración de las características técnicas básicas y de seguridad tanto de la instalación principal como de sus instalaciones auxiliares, a fin de garantizar que la modificación del proyecto no incremente el riesgo ya de por sí elevado de este tipo de actividades. La empresa GASCAN se ha beneficiado de esta reducción presupuestaria y ha pasado a depositar una garantía de 5.430.000 euros, cantidad que ascendía a 6.910.000 euros con el

presupuesto original. En caso de no estar debidamente justificada esta reducción, podría haberse incurrido en una clara situación de ilegalidad.

Por otro lado si la reducción descrita supusiera una modificación del proyecto igual o superior al 21,42% nos encontraríamos ante una modificación sustancial del proyecto, lo que determinaría que se volviese a tramitar de nuevo, ya que sería considerado un proyecto diferente al inicialmente presentado. En este caso el organismo competente en conceder la licencia administrativa no ha hecho referencia a exigir o solicitar a la empresa GASCAN la debida justificación de esta reducción en el presupuesto, sin descartar que esta reducción sea en la utilización de materiales o medios de peor calidad, lo que incidiría gravemente, en la ya delicada situación de peligrosidad que encierra estas instalaciones.

Contradictorio es el hecho de que se proceda a una reducción del presupuesto de la ejecución del proyecto, cuando en la misma resolución de autorización administrativa, se hace constar que el proyecto cuenta con dificultades como la escasez de factores de producción (mano de obra especializada, medios específicos, materiales de construcción, transporte, terrenos disponibles). Circunstancias que darían a lugar a un incremento del presupuesto, si se utiliza la lógica y el sentido común.

QUINTO.- la financiación de las instalaciones no está garantizada.

La financiación para la ejecución del proyecto y, su puesta en marcha debe estar garantizada para evitar paralizaciones y daños al entorno. En el caso que nos ocupa, no se ha especificado, como sería exigible, el origen de los fondos para la financiación del proyecto con lo que no ha quedado garantizada su financiación.

En concreto se habla de la posibilidad de una subvención de la Unión Europea, con la dificultad que ello conlleva en el actual escenario de crisis económica de toda la eurozona. La viabilidad económica del proyecto de construcción de la planta regasificadora queda por tanto en entredicho hasta que ésta sea demostrada por los promotores. Mientras esta situación no se dé el proyecto debe ser considerado no viable por no haber quedado garantizada su financiación y **DEBE SER RETIRADA LA AUTORIZACIÓN** otorgada por la Dirección General de Política Energética y Minas.

SEXTO.- La instalación de una planta de Regasificación, almacenamiento y Recepción de G.N.L., impide el desarrollo de las energías renovables.

Desde luego lo mas importante es reconocer que las Islas Canarias, por su clima, por las demandas específicas de energía eléctrica (como pueden ser la desalación de agua de mar, el bombeo de agua de pozos y en un futuro próximo la flota de vehículos eléctricas), por su orografía que permite embalsar agua a grandes alturas y en cortas distancias y por el enorme caudal de recursos energéticos renovables y autóctonos disponibles es una de las regiones del planeta donde las energías renovables pueden alcanzar una cota de autoabastecimiento muy elevada, superior al 60 – 70% de las demandas de energía eléctrica y a costes del Kwh. mas bajos que los actuales con combustibles fósiles, además, como es obvio, de manera continuada en los tiempos futuros.

En este contexto entendemos que el GNL frenará y reducirá la penetración de las energías renovables en canarias y por tanto incrementará su vulnerabilidad energética por las siguientes razones:

En primer lugar la introducción del GNL supone unas fuertes inversiones que han de amortizarse durante al menos los próximos 20 años, lo cual impide una política expansiva de fomento del ahorro energético (disminución del consumo) y de introducción de energías renovables a corto plazo, so pena de crear un nuevo, y mal llamado, “déficit tarifario” para la Compañía explotadora de tal recurso. Además, los esfuerzos de inversión para acometer las inversiones necesarias en políticas de ahora e impulso de las energías renovables han de realizarse “antes” de que los problemas con las energías fósiles se dejen sentir con toda su intensidad y debiliten el tejido económico regional.

En segundo lugar la maximización de la penetración de las energías renovables, siempre en términos de factibilidad técnica y económica, exigen la disposición de un sistema térmico para la producción de energía eléctrica flexible, no solo capaz de adaptarse a las fluctuaciones de las energías renovables (atemperadas por los sistemas de almacenamiento) sino también que puedan ser amortizados con largos periodos de inactividad (parados en espera) y, lógicamente, sin consumir combustibles fósiles. Estamos convencidos que este supuesto no ha sido contemplado en el proyecto de introducir las instalaciones para el GNL en Canarias. Se trata, por tanto, de un proyecto incompatible con la maximización del ahorro energético y la introducción masiva de las energías renovables en canarias.

Por último, no ha sido valorado el importante coste de oportunidad que supone emplear el litoral de Granadilla para la introducción del gas natural en lugar de emplearlo para el desarrollo de la energía eólica offshore. En abril de 2009 fue aprobado por el Ministerio de Industria el “Estudio Estratégico Ambiental del Litoral Español” para la instalación de parques eólicos marinos, quedando la zona del litoral de Granadilla como zona apta con condicionantes para el desarrollo de la actividad. Por otro lado, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDEA), ha publicado el Atlas Eólico de España, que

viene a señalar lo que ya sabemos: el litoral de Granadilla es el mejor de Canarias para el desarrollo de la energía eólica offshore, contando con la mejor calidad de viento medio anual disponible a la altura de 80 metros (la altura de las aspas) sobre el nivel del mar. Parecidas conclusiones se reflejan en el Plan Insular de Ordenación del Territorio de Tenerife, donde se indica que la zona de Granadilla tiene el mayor índice de potencial eólico de la isla. Además, el litoral de Granadilla es de los pocos en Canarias con la suficiente extensión de plataforma continental a profundidades accesibles para la instalación de un parque eólico marino. Optar por el gas natural en Canarias resulta a tenor de lo expuesto un acto irresponsable con el futuro energético sostenible de las islas.

- El mapa eólico de Canarias puede consultarse en el siguiente link:

http://atlaseolico.idae.es/inc/get_map.php?pdf=spd80_es-ic

- El índice de potencial eólico de Tenerife (en el PIOT), puede descargarse en:

http://www.tenerife.es/planes/PIOT/adjuntos/planos/generales/AP_PlanoGeneral09.pdf

SÉPTIMO.- El G.N.L. no favorecerá la diversificación energética en Canarias.

En Canarias asumimos que en un futuro más o menos próximo (entre 10 y 15 años) los combustibles fósiles (petróleo, gas natural y carbón) entrarán en una fase terminal, tanto por su progresiva escasez como por un incremento incontrolado de sus costes a lo que hay que añadir el elevado incremento de su demanda con el crecimiento económico de países como China o La India, generando graves tensiones de todo tipo y en todo el mundo.

La garantía de suministros de estos combustibles en un punto concreto como es Canarias dependerá de la capacidad de compra de la región, de la facilidad para acudir directamente a los puntos donde tales combustibles se produzcan eliminando intermediaciones y de los apoyos políticos y de otro tipo con los que se cuenten.
En este contexto entendemos que el GNL no reducirá la vulnerabilidad energética de Canarias por las siguientes razones:

En primer lugar porque cuando se habla de vulnerabilidad se está hablando de la vulnerabilidad en el suministro de combustibles fósiles para producir electricidad, y no de la vulnerabilidad del suministro de energía eléctrica en su conjunto, para lo cual habría que incluir también el ahorro energético y las energías renovables.

En segundo lugar, y en lo que a suministros futuros de petróleo se refiere, las islas Canarias cuentan con una refinería de petróleo lo cual le permite una enorme diversificación en las fuentes de suministro de crudo, tanto en los orígenes como en las calidades, además sin intermediaciones, cuestión que no ocurre con el GNL.

En tercer lugar, a las islas Canarias solo puede llegar gas natural en forma licuada, lo cual restringe sobremanera los puntos de suministro, encarece las intermediaciones e incrementa su vulnerabilidad especialmente frente a los costes impuestos en toda la cadena de producción. Puede decirse que las Islas canarias quedarán encadenadas a esta fuente energética, pase lo que pase con ellas, durante muchos años.

OCTAVO.- La introducción del G.N.L. en Canarias no abaratará el coste energético, ni disminuirá la contaminación.

Como se desprende de lo anteriormente expuesto, y de las realidades constatadas del coste de las energías renovables en Canarias y de su potencial, lo único que abaratará el coste de la electricidad en las islas son el ahorro energético y las energías renovables, junto con un diseño apropiado de la generación térmica convencional (con múltiples grupos de generación de máxima flexibilidad y mínimos costes).

Las altas inversiones en las instalaciones de almacenamiento, regasificación del GNL y atraque de los metaneros, se convertirán en una factura difícil de asumir por los consumidores canarios de electricidad (además de los costes progresivamente crecientes del propio GNL.

La Resolución de la Dirección General de Política energética y Minas del Ministerio de Industria no hace referencia alguna al interés general de Canarias, en todo el contexto que aquí se ha señalado, ni tampoco en el contexto Nacional o Comunitario, en el sentido que a todos conviene no realizar inversiones innecesarias (y menos en la situación económica actual) y si conviene realizar inversiones que permitan reducir la dependencia de los combustibles fósiles en el futuro. A España y a la UE les debe interesar que Canarias les liberen del consumo de estos combustibles caros y escasos, pero de los que ellos no pueden desprenderse tan fácilmente como nosotros.

La Resolución tampoco hace ninguna referencia al impacto social de esta energía en Canarias, que obviamente supondrá una nueva dependencia del exterior, no solo desde el punto de vista técnico y energético sino también porque se trata de una tecnología intransferible al tejido productivo canario, lo cual no sucede con las energías renovables, que si son perfectamente asumibles por la tecnología y el capital existente en las islas.

NOVENO.- La tramitación de declaración de impacto ambiental y ordenación territorial debe ser requisito imprescindible para la tramitación de la autorización administrativa.

El planeamiento urbano es un instrumento de regulación del uso del territorio y, o parte de él, así como la conservación de otros espacios, por lo que debe ser tenido en cuenta para la instalación de cualquier industria o actividad, para que ésta sea integrada en un conjunto de armonización de la sociedad.

Una infraestructura del tipo que nos ocupa debe ser estudiada por los distintos instrumentos de carácter estratégico que deben orientar el desarrollo del archipiélago hacia escenarios de equidad y sostenibilidad que satisfagan el interés general de todos los canarios. Además, la importancia de la actuación propuesta justifica un debate público donde todos los interesados puedan opinar y proponer sobre el futuro de unas islas en las que, optar por una u otra actividad, no es baladí en la medida en que la limitación de recursos hace que una opción tenga un coste de oportunidad irreversible sobre otra.

Por otro lado, la actividad de regasificación, por sus características propias, implica ya en sí misma un elevado coste de oportunidad sobre otras y así se reconoce en el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural. La citada norma establece, en su Artículo 68 de “Coordinación con planes urbanísticos”, lo siguiente:

“La planificación de las instalaciones de transporte y distribución de gas natural e instalaciones auxiliares cuando éstas se ubiquen o discurran en suelo no urbanizable, deberá tenerse en cuenta en el correspondiente instrumento de ordenación del territorio. Asimismo, y en la medida en que dichas instalaciones se ubiquen en cualquiera de las categorías de suelo calificado como urbano o urbanizable, dicha planificación deberá ser contemplada en el correspondiente instrumento de ordenación urbanística, precisando las posibles instalaciones, calificando adecuadamente los terrenos y

estableciendo, en ambos casos, las reservas de suelo necesarias para la ubicación de las nuevas instalaciones y la protección de las existentes."

Deberían haber estado previstas entonces las instalaciones de regasificación en el actual Plan General de Ordenación Urbana.

Por otro lado la Declaración de Impacto ambiental debe ser requisito indiscutible para cualquier tramitación de licencia administrativa de obras que conlleva un impacto medioambiental, máxime cuando se trata de una actividad de la índole de la que es objeto el presente recurso, debiéndose someter a exposición pública.

De ahí la importancia de la sentencia del tribunal supremo. Sala de lo contenciosos administrativo. Sección quinta de fecha 11 de mayo de 2012, sobre el Recurso de casación número 4512/2008.

En razón de lo expuesto,

SOLICITO que, habiendo por presentado este escrito con sus copias, tenga por interpuesto en tiempo y forma ***RECURSO DE ALZADA contra la Resolución de 4 de mayo de 2012 de la Dirección General de Política Energética y Minas,*** lo admita uniéndolo al expediente de referencia, y tras la valoración de las alegaciones que contiene, se sirva dictar Resolución que **REVOQUE LA CONCESIÓN a la empresa COMPAÑÍA TRANSPORTISTA DE GAS CANARIAS S.A. DE** ***AUTORIZACIÓN ADMINSTRATIVA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PLANTA DE RECEPCIÓN, ALMACENAMIENTO Y REGASIFICACIÓN DE GAS NATURAL LICUADO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE GRANADILLA (TENERIFE)***, por las consideraciones que quedan referidas en el presente.

En Santa Cruz de Tenerife a, ___ de _________ de 2012